VILNIUS 1929 m. SAUSIO mėn. Nr 1 (3).

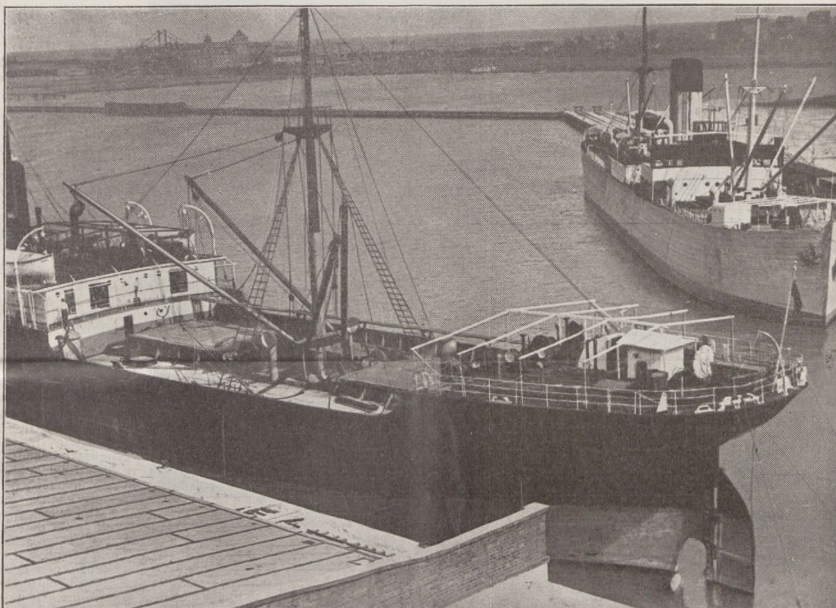
EKONOMINĖS PABALTĖS ŽINIOS

NEPERIODINIS INFORMACINIS LEIDINYS

VILNIUS 1929 m. SAUSIO mėn. Nr 1 (3).

EKONOMINĖS PABALTĖS ŽINIOS

NEPERIODINIS INFORMACINIS LEIDINYS



Gdynės uosto fragmentas — Fragment des Hafens Gdingen

Vilnius 1929 m. sausis m.

Tuo laiku kuomet šį mūsų laikraščio numeri mes atiduodam į lietuviško skaitytojo rankas, mus skiria kelių mėnesių laikotarpis, per kurį Lietuvos Respublikos Vyriausybė su ypatingu užsispyrimu dėjo pastangas išardymui ūkiškų ryšių tarp Lietuvos ir Lenkijos Respublikos. Mes vilniečiai su skausmu esame priversti patvirtinti, kad tos apvestos stiprios mūro sienos, skiriančios Vilnių nuo Kauno, skiria dvi vesuomenes, kurios per ilgus amžius bendradarbiaudamos pergyveno tuomet savo šviesų laikotarpį. Dabar tas jau yra praeity. Senosios istorinės Lietuvos žemėse—Lietuvos Respublikoj, ne mažiau negu pas mus, viešpatauja skurdas. Ar naujoji Lietuvos vyriausybės akcija atneš gerbuvį Respublikos piliečiams? Į tą klausimą norime duoti nuodugnų atsakymą sekančiuose straipsniuose.

Lietuvos vyriausybė visų pirmiausia įvedė maksimalius muitus Lenkijos prekėms, kad išstumus jas iš savo rinkos. Tuo būdu Lietuvos vyriausybė apsunkino lietuviškąjį *vartotoją*. Vokietijos pramonininkas per tai neteko stipriausio, nes pigiausio konkurento.

Wilno, Januar 1929

Der Augenblick, in welchem wir diese Nummer unserer Zeitschrift in die Hände des litauischen Lesers gelangen lassen, bildet den Abschluss eines mehrere Monate dauernden Zeitraums, während dessen die Regierung der Litauischen Republik mit besonderem Eifer um die Zerstörung der Litauen mit Polen verbindenden wirtschaftlichen Beziehungen bemüht war. Wir, Bürger von Wilno, müssen mit Schmerz konstatieren, dass dadurch die Mauern, welche Wilno von Kowno scheiden und die beiden auf eine jahrhundertlange gemeinsame Arbeit-und Glanzperiode zurückblickenden Völker voneinander abgrenzen, nur noch befestigt worden sind. Diese gehört heute der Vergangenheit an. Die Gebiete des ehemaligen geschichtlichen Litauens—sowohdie zur Litauischen Republik gehörenden, als auch wir, sind arm. Wird die neue Aktion der litauischen Regierung den Bürgern der Republik günstigere Konjunkturen bieten? Wir bestreben uns in den nachfolgenden Artikeln diese Frage zu beantworten.

Vor allem hat die litauische Regierung Höchstzölle für polnische Waren eingeführt um dieselben vom Markte zu verdrängen. Auf diese Weise trifft die litauische Regierung den litauischen *Abnehmer*. Die deutsche Industrie ist dadurch ihren stärksten, weil billigsten Konkurrenten losgeworden.

Durch Abschluss des Handelsver-

Lietuvos vyriausybė, sudarydama su Vokietija prekybos sutartį privilegiravo Vokietijos įmones, kaip pramonės, taip prekybos, draudimo, transporto ir t.t., davė vokiečiams lygiai tas pačias teises ir sąlygas plėtoti savo įmones kaip ir Lietuvos įmonininkams. O stipriausį ginklą: pigų kreditą ir gerą organizacija atsineš į Lietuvą vokiečiai patys. Tuo būdu Lietuvos vyriausybė sudavė smūgi Lietuvos *produkcijai*. Lygiai taip pat sunkų smūgi sutiko ir Klaipėdos uostas, kuris šiandien jau trokšta neturėdamas pakankamo interlando.

Pusė Lietuvos miškų, drauge su pažeminimu išvežamųjų muitų, turės būt iškirsta, kad pripildžius svetimų pramonininkų kišenius. O Lietuvos valstietis siųsdamas gyvulius į Vokietiją turės vargti, nes svetima veterinarinė kontrolė uždarys išvežimui rubežių, kada tik panorės. Brangenybė pramonės išdirbinių ir uždarymas rubežių ekspansijai žemės ūkio—tai tos perspektyvos, kurias lemia Lietuvai jos vyriausybės politika.

Mus, vilniečius, Lietuvos vyriausybė skaito „priešais". Vienok mes „priešai", negalime praeiti tylomis, negalime nenušviesti Lietuvos vyriausybės šių dienų ūkio politikos taip, kaip ji mums atrodo... stovintiems toliau nuo dabartinių Respublikos valdovų cenzuros.

Mums nėra ir nebus abiejinga tas, kas tarp mūsų ir aplink mus dedasi. Negalime tylėti, nes šių dienų klaidos keršins ateičiai. O tą ateitį, nežiūrint tų, kurie vardan trumpareges politikos šiandien neša skurdą plačiosioms liaudies masems, įžiūrime bendrame darbe su Lietuvos Respublikos piliečiais, kuris vienintelei galės atnešti gerbuvį Nemuno ir Vilijos upyno gyventojams.

LENKIJOS NAFTOS SALTINIAI — POLNISCHE ERDÖLGEBIETE

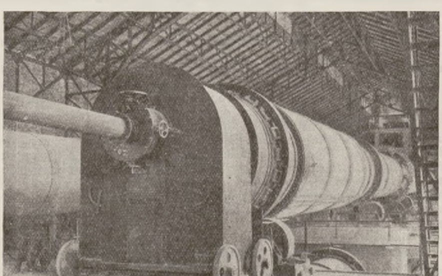


Reginys prie Boryslavo — Ansicht von Borysław

trages mit Deutschland hat die litauische Regierung sowohl die deutschen Industriellen, als auch die Handels - Versicherungs-Transport — und dgl. Unternehmungen bevorteilt, indem sie denselben in rechtlicher Hinsicht die gleichen Entwicklungsbedingungen wie den litauischen Unternehmungen zugesichert hat. Die stärkste Waffe: billigen Kredit und bessere Organisation werden sie sich schon selbst nach Litauen mitbringen. Auf diese Weise hat die litauische Regierung einen Schlag gegen die eigene Produktion geführt. Ein schwerer Schlag hat ebenfalls den Memeler Hafen betroffen, welcher auch jetzt schon ohne ausreichendes Hinterland zu Grunde geht.

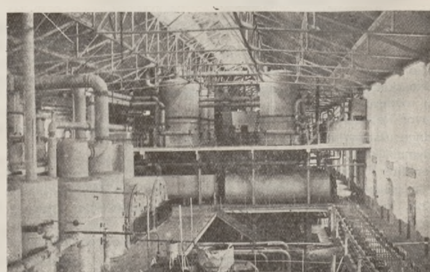
Die litauischen Wälder werden dank der Herabsetzung des Ausfuhrzolles auf die Hälfte, unter der Axt fallen, um die Taschen fremder Industrieller zu füllen und der litauische Bauer, wenn er sein Vieh nach Deutschland schickt, wird zittern müssen, dass fremde Kontrolle ihm die Grenze für seine Erzeugnisse absperrt, sobald ihr dies genehm sein wird. Hohe Preise für Industrieprodukte und Hindernisse gegen die Expansion der Landwirtschaft — dies sind die durch die Politik der litauischen Regierung vorgezeichneten Perspektiven. Wir, Bürger von Wilno werden von der litauischen Regierung als „Feinde" betrachtet. Und doch können diese „Feinde" nicht schweigen und weit von der Zensur der jetzigen litauischen Machthaber entfernt, müssen wir die Wirtschaftspolitik der litauischen Regierung so beleuchten, wie uns dies als richtig erscheint. Es ist und wird uns nicht gleichgültig sein, was sich jenseits der Grenzpfähle abspielt. Wir müssen unsere Stimme erheben, denn die heutigen Fehler werden sich in Zukunft rächen. Und diese Zukunft sehen wir im Gegensatz zu der kurzsichtigen Politik derer, welche den breiten Volksmassen das grösste Elend bringen, in der gemeinsamen Arbeit mit den Bürgern der Litauischen Republik, was einzig und allein den die Zuflussgebiete des Niemen und Wilja bewohnenden Völkern Wohlstand bringen kann.

CEMENTO FABRIKA LAZY — ZEMENTFABRIK ŁAZY



Rotacinė krosnis — Rotationsofen

LENKIJOS CUKRAUS FABRIKAI — POLNISCHE ZUCKERFABRIKEN



Vienas iš moderniškiausių cukraus fagrikų Poznane
Eine der modernsten Zuckerfabriken bei Poznań

Lietuvos - Lenkijos muitų kova
Der Zollkrieg zwischen Litauen und Polen

ir kas išlaidas moka?

Paskutinis Lietuvos Respublikos Prezidento dekretas įvedantis maksimalius muitų tarifus prekmės tų valstybių, kurios neturi prekybinių sutarčių su Lietuva, duoda pradžią muitų kovai su Lenkija. Taip apybrėžė tą rimtą padėtį, nepalankus Lenkijai vokiečių laikraštis *„Die Ostwirtschaft"*. Kalbamas Prezidento dekretas taikomas pirmon eilėn plačiai vartojamoms prekėms, gabenamoms iš Lenkijos į Lietuvą. Tų prekių skaičiun įeina: anglis, cementas, cukrus, nafta, benzinas, audiniai, geležies išdirbiniai ir t. t. Ir tuo laiku, kai Lietuvos vyriausybė vedė akciją sudarymui prekybos sutarčių su tomis valstybėmis, su kuriomis dar nebuvo sudaryta, k. a.: SSSR, Suomija, Prancūzija, Belgija, Kanada ir k. tarp Lenkijos ir Lietuvos tapo išvesta nauja muitų tarifų siena, lyg ir ženklas... taikos ir Lietuvos - Lenkijos santikių pagerėjimo. Lietuvos vyriausybės sferose tas aktas skaitomas kaip ir patriotizmo išraiška, turinti tikslą sulaikyti prekių vilnis, plaukiančias iš nemalonios Lenkijos. Tačiau ar toks pastatymas dalyko yra tikslus? Kas iš to nukentės? Kas apmokės tokios operacijos išlaidas?

Lietuvos vyriausybės sferose su pasigerėjimu šnekama, kad Lenkija bruka savo eksportą, nes girdi lenkiškų prekių niekas neperka ir ji esanti verčiama ieškoti Lietuvoj rinkos savo prekems įstumti. Taip kalba *„Eltos"* komunikatas išleistas, pasirodžius mūsų laikraščio 1 n-riui. Vienok *„Elta"* apsilenkė su tiesa.

Štai ir faktai: Eksportas Lenkijos į Lietuvą 1927 m. pasiekė 21.036.000 zl. sumos.

Tai buvo rekordiniai metai. 1928 m. metais eksporto augimo laipsnis buvo pastebimas, vienok pirmųjų 9 menesių eksporto suma pernykstės dar neprašoko. Tais pačiais 1927 metais bendras Lenkijos eksportas siekė 2.514.740.000 zl., arba 2.844.755.000 litų. Išvežimas į Lietuvą siekia 0,8% bendro Lenkijos išvežimo. Vadinasi nepilnas 1 nuošimtis! Lenkijos užsienio prekybos statistika mini Lietuva vos, vos keletą kartų. Eksportas anglių, kurie sudaro vyriausį objektą lenkiškųjų prekių „antpludžio" Lietuvos rinkoj, 1927 m. sieke 100.500 tonų, prie bendro anglių išvežimo 11.212.500 tonų. Reiškia ir čia nepilnas 1 nuošimtis. Cementas negalima priskaityti eksportavimo objektu, nes 1927 m. 81%, o 1928 m. 88% jo produkcijos paėmė Lenkijos vidaus rinka.

Tekstilio medžiagas taip pat tenka priskaityti prie medžiagų aprūpinančių pirmon eilėn vidaus rinka. Po cukrui eina grupe prekių, iš kurių pagaliau įvežama į Lietuva šiek tiek didesniame kieky palyginus su bendru Lenkijos eksportu. Vienok Lenkijos eksportas pirmoj eilėj susideda iš anglių, medžio ir žemės ukio produktų. Tuo būdu Lietuvos rinka nėra Lenkijai vyriausios reikšmės.

Visai kitokią reikšmę turi Lietu-

„LENKIJOS MANCHESTER" — DAS „POLNISCHE MANCHESTER"



Reginys vieno iš fabrikų Lodziuje — Ansicht eines Fabriksviertels in Łodz

Wer wird die Kosten tragen?

Der Erlass des Präsidenten der Litauischen Republik, welcher für Waren aus mit Litauen durch Handelsverträge nicht verbundenen Ländern, Höchstzollsätze festsetzte, bildet den Beginn des Zollkriegs mit Polen. So wurde dieser Zustand durch die einflussreiche, polenfeindlich gesinnte deutsche Zeitschrift *„Die Ostwirtschaft"* benannt. Der Erlass des Präsidenten war nämlich in erster Reihe gegen Waren gerichtet, die aus Polen massenhaft nach Litauen eingeführt wurden. Zu denselben gehören: Kohle, Zement, Zucker, Petrol, Benzin, Eisen, Textilwaren usf. Gleichzeitig leitete die litauische Regierung eine lebhafte Aktion ein, welche zum Abschluss von Handelsverträgen mit Ländern, die sie noch nicht besassen, führen sollte. Es wurden Handelsverträge abgeschlossen: mit der Sowjet-Republik, Finland, Frankreich, Belgien, Kanada und mit anderen Staaten. Die prohibitiven Zollsätze bildeten folglich eine neue während der Periode der Beruhigung der litauisch-polnischen Beziehungen errichtete Scheidewand. Die litauischen Regierungskreise stellen diesen Akt als einen patriotischen Befehl dar, da dadurch dem Zufluss von Waren aus dem ihnen unliebsamen Polen eine Schranke gestellt wird. Ist jedoch eine derartige Auffassung richtig? Wer wird die Verluste tragen? Wer wird die Kosten einer solchen Vorgangsweise bezahlen?

Die Regierungskreise behaupten, dass Polen seinen Export unterstütze, weil es für seine Waren keine Abnehmer findet und sie deshalb in Litauen absetzen müsse. Dasselbe wurde in einem zufolge des Erscheinens der ersten Nummer unserer Zeitschrift veröffentlichtem Communiqué der *„Elta"* gesagt. Die Behauptung der *„Elta"* entspricht jedoch der Wahrheit nicht.

Was besagen die Tatsachen? Im J. 1927 erreichte die Ausfuhr aus Polen nach Litauen die Höhe von Zl. 21.036.000. Dies war ein Rekordjahr. Im laufenden Jahre lässt sich ein gewisser Anstieg der Ausfuhr verzeichnen, die vorjährige Höhe wurde jedoch im Laufe der ersten 9 Monate nicht überschritten. Die Gesamtausfuhr Polens belief sich im erwähnten Jahre 1927 auf Zl. 2.514.740.000 d. h. ca 2.844.755.000. Lit. Die Ausfuhr nach Litauen bildete 0,8% der Gesamtausfuhr Polens. Also nicht einmal 1%. Die polnische Auslandshandel - Statistik erwähnt Litauen lediglich einigemal. Die Ausfuhr von Kohle, welche den bedeutendsten den litauischen Markt „überschwemmenden" Artikel bildet, betrug im J. 1927 100.500 Tonnen auf den Gesamtexport von 11.212.500 Tonnen, d. h. wieder nicht einmal 1%. Zement ist kein Exportarikel. Im J. 1927 verbrauchte der Inlandsmarkt 81% der gesamten Zement Produktion, im J. 1928 — 88%. Die Textilwaren versorgen ebenfalls beinahe ausschliesslich den Innenmarkt. Vom Zucker abgesehen, ist dies die einzige Warengruppe, aus der manche, übrigens nicht viel, Artikel in prozentuell etwas höherem Verhältnis zum Gesamtexport Polens, nach Litauen ausgeführt werden. Aus Polen werden in erster Reihe ausgeführt: Kohle, Holz und landwirtschaftliche Produkte, das litauische Absatzgebiet hat folglich für Polen keine besondere Bedeutung.

Eine ganz andere Bedeutung hat das Verhältnis zu Polen für Litauen. Die Einfuhr aus Polen betrug nach

vai prekybiniai santikiai su Lenkija. Įvežimas iš Lenkijos į Lietuvą, sulig jau minėtos Lenkijos užsienio prekybos statistikos, palyginus su Lietuvos statistika sudarė 1927 m. 10,9% bendro Lietuvos importo. Dalis prekiu nepasiduoda registracijai, nes del nenormalių santikių labai dažnai iš lenkų jas perka vokiečiai ir parduoda Lietuvai.

Taip, kad galima apskaičiuoti jog įvežimas iš Lenkijos siekia 15—20% bendro Lietuvos importo. Darosi tas del to, kad lenkui pirkliui durys uždarytos į Lietuvą, o Lietuvos pirkliams daromi visokie apsunkinimai, kad tik nepasiektų Lenkijos, arba kokiu nors kitu būdu nesueitų į santikius su Lenkijos ūkio sferoms.

Jeigu įvežimas iš Lenkijos pasieka tokį žymų dydį, užimdamas pirmą vietą po įvežimui iš Vokietijos, tai tas darosi ne del kokiu nors viršgamtinių priežasčių, bet savaime eina prieš visokias daromas kelyklutis į normalius prekybos santikius, todel, kad Lenkijos išdirbiniai yra pigesni. Bet kaipgi reagavo Lietuvos prekyba į Prezidento dekretą paaukštinusi muitų tarifus Lenkijos prekėms? Štai lentelė rodanti Lenkijos išvežimą 1927 ir 1928 m. tukstančiuose zl. (8,90 zl. — 1 dol.).*)

Dar neturime davinių už spalių mėn. Vienok, reikia manyti, kad akyvaizdoj draudžiamųjų muitų tarifų įvežimas į Lietuvą turėjo nukristi iki minimumo. Tačiau liepos, rugpiūtis ir rugsėjis mėn. p. m. pasižymi negirdėtu iki tol lenkų-lietuvių prekių maino gyvumu. Skaitlinės reprezentuojančios rugsėjo mėn. įvežimus į Lietuvą sumuša visus iki tol buvusius rekordus. Bet ką gi tatati galėtų reikšti? Išaiškinimas to apsireiškimo yra paprastas: prekes perka tas kam jos reikalingos ir tik tokias perka kokios būtinai reikalingos. Nežiūrint Lietuvos vyriausybės „patriotinės" politikos, pirkliai pritaikė „nepatriotinę" politiką sutraukdami atsargą lenkiškų prekių, kad tuo būdu nors daliniai atpildžius tuos sunkumus, kurie, atgabenimui lenkiškų prekių, susidarys įėjus galion dekretui aukštojo muitų tarifo.

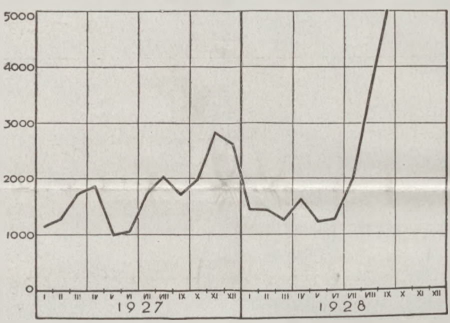
Kas Lietuvai būtų naudingiau: statymas aukštų muitų sienų, ar apsirūpinimas pigioms prekems? Kas labiau boja savo krašto reikalus: vyriausybė, ar ūkio sferos? Į šiuos klausimus tegul kiekvienas pats sau atsako.

Vienok kokios gi bus pasekmės iš tos „antilenkiškos" politikos vedamos Lietuvos vyriausybe? Pirmuosius du, tris menesius tas Lietuvoj stipriau gal ir nebus jaučiama, nes pirkliai turi susikrovę nemažas atsargas lenkiškų prekių, kuriomis apsirūpino dar anksčiau patenkinimui jas vartojančių lietuvių konsumentų. Bet kas gi toliau? Šiuo laiku be jokios konkurencijos ras vieta Lietuvoj prekes *vokiškos* kilmės. Po nekurio laiko pamatysime, kad *vokišku* vardu statomos prekės nėra Vokietijos gamybos. Gi tos prekės apsaugotos nuo Lenkijos prekių konkurencijos bus žymiai brangesnės. Yra juk žinoma, kad pakelimą muitų seka prekių pabrangimas. Tas kai kada yra ir naudinga jeigu reikalas eina apie gaminamas krašto viduje prekes. Vartotojas sumoka už tas prekes brangiau, bet tuo būdu palaiko krašto gamybą, savo pramonę, kuri be muitų apsaugos negalėdama išlaikyti užsienio išdirbinių konkurencijos turėtų žlugti. Muitų apsaugos tikslas yra *pakelti kainas* ir duoti galimybės krašte dirbti toms įmonėms, kurioms gamyba prekių atseina brangiai. Suprantamesnė būtų Lietuvos vyriausybės muitų politika, jeigu Lietuva stengtusi apsaugoti savo vidaus pramonę. Bet gi Lietuvos Republika neturi savo rybose nė anglių kasyklų, nė cemento, nė cukraus fabrikų, nė stambesnių audimo pramonės įmonių. Taigi Lietuvos su Lenkija muitų kovoj naudosis likęs be konkurencijos fabrikantas ir pirklys Vokietijos. Tas pramonininkas turės galimybes savo išdirbinius pardavinėti Lietuvoj aukštesne kaina negu iki šiol pardavinėjo Lenkijos pirklys. Jeigu daleiskime kokia nors Lenkijos medžiaga kainavo Lietuvoj 20 litų, o muitas uždedamas jai 8 litai, tai vokietys promonininkas, kuris iki tol negalėjo konkuruoti Lietuvos rinkoj, dabar galės paimti už tokią pat medžiagą 25 arba 26 litus, nes Lenkijos medžiaga dabar tektų parduoti už 28 litus.

Tačiau, tegul niekas nemano, kad Lenkijos prekės Lietuvoj išnyks. Vokietys pirklys yra prityręs tarpininkas, kuris moka ženklinti svetimas prekes savo štampu ir jas parduoti kaipo vokiškus išdirbinius. Daugelis

Išvežimas Lenkijos į Lietuvą — Ausfuhr aus Polen nach Litauen

(Tūkstančiuose zlotų) (in Tausend zloty)



Zusammenstellung der bereits erwähnten polnischen Auslandshandel-Statistik mit der litauischen Statistik, im J. 1927 10,9% der Gesamteinfuhr Litauens. Ein Teil der Waren entzieht sich der Registrierung, denn bei den gegenwärtigen anormalen Verhaltnissen, werden sie durch Deutsche gekauft, um in der Folge Litauen abverkauft zu werden. Eigentlich beträgt also die Einfuhr aus Polen 15-20% der Gesamteinfuhr Litauens, und dies bei dem Sachverhalt, dass der polnische Kaufmann nicht nach Litauen kommen kann, und dem litauischen Kaufmann alle möglichen Hindernisse gestellt werden, damit er ja nur nicht Polen erreiche oder auf irgendwelche Art mit den polnischen Wirtschaftskreisen in Berührung komme.

Wenn die Einfuhr aus Polen so bedeutende Dimensionen angenommen hat, und die erste Stelle nach der Einfuhr aus Deutschland einnimmt, so ist dies nicht irgendwelchen unbegreiflichen Ursachen zuzuschreiben, sondern geschieht eben trotz der verschiedenartigsten Hindernisse zur Entwicklung der natürlichen Handelsbeziehungen, infolge der Billigkeit der polnischen Waren. Wie hat der litauische Handel auf den Erlass des Präsidenten betreffend die Zollerhohung für polnische Waren reagiert? Eine Antwort gibt die hier angeführte Tabelle, welche die Ausfuhr Polens in den Jahren 1927 und 1928 in Taus. Zł. darstellt (8.90 zł. 1 — Doll.).

Wir sind leider noch nicht im Besitz der Daten fur den Monat Oktober, es unterliegt jedoch keinem Zweifel, dass die Ausfuhr nach Litauen, infolge der Prohibitiv-Zolle auf ein Minimum herabsinken muss. Dagegen weisen die Monate Juli, August und September einen noch nicht dagewesenen Aufschwung in den gegenseitigen Handelsbeziehungen zwischen Litauen und Polen auf. Die Ausfuhrziffern für September übersteigen alle bisherigen. Was bedeutet das? Diese Erscheinung lässt sich leicht erklären. Die Ware wird durch denjenigen gekauft, der sie benötigt, und zwar diejenige Ware, die am meisten gefordert wird. Angesichts der „patriotischen" Politik der litauischen Regierung haben die Kaufleute die „unpatriotische" Politik der Anhäufung polnischer Waren angewandt, um eine wenigstens teilweise Vergütung für die Ueberwindung derjenigen Schwierigkeiten, welche in Bezug auf polnische Waren mit dem Augenblicke des Inkrafttretens der Erhöhung der Zollsätze beginnen werden, zu haben. Was ist für Litauen vorteilhafter? Die Errichtung von Zollbarrieren oder die Versorgung des Landes mit billiger Ware? Wer warth die Interessen des Landes: die Regierung oder die Wirtschaftskreise? Die Antwort bleiben wir schuldig.

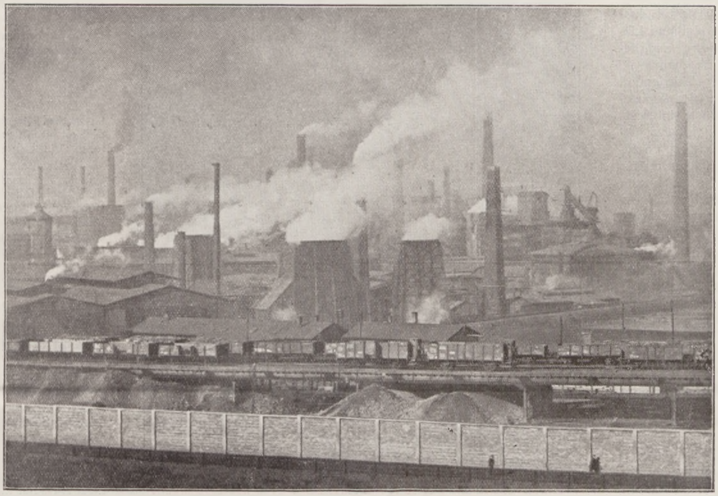
Welche Folgen wird die neueste „antipolnische" Politik der litauischen Regierung haben? Während der ersten zwei, drei Monate dürften sie sich nicht stärker fuhlbar machen, denn die litauischen Kaufleute haben genügende Vorräte polnischer Waren angesammelt, um den Bedarf des litauischen Konsumenten noch eine gewisse Zeit zu befriedigen. Aber was weiter? In jenem Augenblick sollen die *aus Deutschland stammenden* Waren konkurrenzlos nach Litauen gehen. Wir werden sofort ersichtlich machen, dass dies nicht dasselbe besagt, wie *deutsche, in Deutschland erzeugte* Ware. Diese, von polnischer Konkurrenz freigemachte Ware wird teurer sein. Es ist eine bekannte Tatsache, dass Zollerhöhungen Preiserhöhungen der Waren mit sich bringen, was gewissermassen berechtigt ist, insofern es sich um im Inlande erzeugte Waren handelt. Der Abnehmer zahlt zwar mehr, aber er gewinnt auf diese Weise Arbeitswerkstätten, die ohne Zollschutz gefallen wären, da sie teurer produzieren, als die mit ihnen konkurrierenden ausländischen Anstalten. Der Zollschutz bezweckt eben *Preiserhöhungen*, welche den teuer arbeitenden Anstalten eine Existenzmöglichkeit bieten. Wir würden also die Politik der litauischen Regierung verstehen, wenn sie die eigene Produktion schützen wollte. Aber die Litauische Republik besitzt auf ihren Gebiete weder Kohlengruben, noch Zement — Zucker — oder grössere Textilfabriken. Der Zollkrieg zwischen Polen und Litauen wird dem nun auch so schon konkurrenzlosen deutchen Kaufmann zu Gute kommen. Der deutsche Fabrikant wird seine Erzeugnisse zu einem höheren Preise, als dem bisher vom polnischen Kaufmann erzielten verkaufen können. Wenn also ein polnischer Stoff in Litauen 20 Lit. kostet, und nun der Zoll 8 Lit. beträgt wird der deutsche Kaufmann, welcher bisnun nicht in der Lage war am litauischen Markte zu konkurrieren, für eine derartige Ware 25 oder 26 Lit. verlangen, denn die polnische Ware würde sich auf Lit. 28 stellen.

Die polnische Ware wird jedoch nicht vom litauischen Markte verschwinden. Die deutschen Kaufleute sind vorzügliche Vermittler und verstehen es sehr gut, fremde Waren mit ihrem Stempel zu versehen und sie als deutsche Erzeugnisse zu verkaufen. Viele polnische Waren gehen schon jetzt auf diese Weise nach dem Westen. Dasselbe geschieht zweifellos mit den für Litauen bestimmten Waren und diese Vorgangsweise wird sicher in grösserem Masstabe und

Lenkijos išdirbinių jau ir dabar eina tuo keliu. Taip neabejojamai atsitinka ir su eksportuojamais Lietuvos produktais. Taigi procedura toji bus pilnai daroma tik dar didesniame maštabe ir santiky su Lietuva. Sąskaitas to nepaprasto tarpininkavimo apmokės Lietuva. Lenkija randasi tokioj situacijoj su Lietuva tik todel, kad rytuose apmiręs Rusijos ūkis trukdo klestėjimą mainų santikių, o vakaruose sėdi galingas ūkio organizmas — vokiečiai, kurie daro viską, kad išsilaikius tarpininko ir jungėjo rolėj su vakarų pasauliu. Lenkija pastarųjų kelių metų bėgy, ypatingai daug padarė atsikratymui to brangaus tarpininko. Lenkijos ūkio politika šiandien orientuojasi į Dancigą ir Gdyne, kad išvengus vokiečių uostų. Ji skina kelią savo eksporto organizacijai, patraukdama savo pusen Amerikos kapitalus ir Vakarų Europos valstybių išteklius, sueina į betarpius santikius su valstybėm, eksportuojančiom į Lenkiją savo prekes. Nelengva atsikratyti tokį tarpininką, kuris dešimtmečių bėgy, laikais kitų nelaisvės, turėjo progos iškovoti sau tarpininko monopolį, lygiai žalingą kaip Lenkijai, taip Lietuvai ir kitoms valstybėms pakilusioms iš Rusijos griuvėsių Vienok ką Lenkija iškovoja dideliu jėgų įtempimu, įdėdama daug energijos, tas šiandien pasidaro... taikykliu Lietuvos politikai. Ištikrųjų stebėtinas patriotizmas, stebėtinas savo krašto interesų supratimas.

Lietuvos ūkio politikos kryptis nepataiko į Lenkijos interesus, pirmiausia del to, kad Lietuva, kaipo prekių rinka neturi rimtos Lenkijai reikšmės, o antra del to, kad Lenkijos prekės ir toliau „plukdys" Lietuvą, nors gal kiek ir mažesneme maštabe negu iki šiol,—po vokiška marke. Politika toji atneš neabejojamą naudą tarpininkui—Vokietijai. Sąskaitas tų operacijų apmokės lietuviai vartotojai, mokėdami už prekes aukštesnes kainas. Apart kitų, apmokės ir Klaipėdos krašto gyventojai vokiečiai, nes galingas Vokietijos pirklys savo išrokavimais jau ir šiandien Lietuvos rinkoj nebesiskaito su tautiniais sentimentais santikiuose su savo tautiečiais esančiais Lietuvos Respublikoje. Vienas neabejotinas ir skaudus, tos muitų kovos prieš Lenkiją, rezultatas bus:—brangenybė.

KARALIŠKOJI PRAMONĖ — KÖNIGSHÜTTE



eben in Bezug auf Litauen Anwendung finden. Die Kosten dieser eigentümlichen Vermittlung wird Litauen bezahlen.

Polen befindet sich insofern in einer ähnlichen Situation wie Litauen, dass es von Osten an das wirtschaftlich tote Russland angrenzt, welches die Entwicklung des Warenaustausches hemmt, und von Westen an den mächtigen Wirtschaftsorganismus Deutschlands, welcher alles mögliche aufwendet, um seine Rolle als Vermittler und Bindeglied mit dem Westen aufrechtzuerhalten. Polen hat besonders in der letzten Zeit viel getan, um diesen kostspieligen Vermittler loszuwerden. Die Wirtschaftspolitik Polens bevorzugt Danzig und Gdingen, unter Vernachlässigung der deutschen Hafen, ruft eigene Exportorganisationen ins Leben, zieht Kapitalien aus Amerika und reichen westeuropäischen Ländern heran und knüpft direkte Beziehungen mit den nach Polen importierenden Ländern an. Es ist nicht leicht die Vermittlung eines Landes loszuwerden, welches es verstanden hat, in den Zeiten der Knechtschaft im Laufe von Dezennien das für Polen ebenso wie für Litauen und andere auf den Trümmern der russischen Monarchie entstandene Länder empfindliche Vermittler — Monopol an sich zu reissen. Das was Polen mit grosser Mühe und ansehnlichem Energieaufwand bekämpft, wird heute von der litauischen Politik erstrebt. Ein wahrlich eigentümlicher Patriotismus und eine eigenartige Auffassung der Interessen des eigenen Landes!

Die Wirtschaftspolitik Litauens trifft die Interessen Polens deshalb nicht, weil erstens der litauische Markt für Polen als Absatzgebiet von nebensächlicher Bedeutung ist, zweitens deshalb, weil die polnischen Waren auch weiterhin Litauen wenn auch vielleicht in etwas geringerer Menge und unter deutschem Stempel, „überschwemmen" werden. Diese Politik wird den Vermittlern aus dem Deutschen Reiche unzweifelhaft Vorteile bringen. Die Kosten dieser Vorgangsweise wird der litauische Abnehmer in der Gestalt von höheren Preisen bezahlen. Die deutsche Bevölkerung Memels wird ebenfalls darunter leiden, denn die kaufmännische Kalkulation des am litauischen Markte heute alleinherschenden Deutschlands, hat mit Freundschaftsgefühl den Landleuten in der Republik Litauen gegenüber, nichts gemein. Einen und dies sehr empfindlichen Effekt wird der gegenwärtig gegen Polen geführte Zollkrieg unzweifelhaft haben, und zwar das Anwachsen der Teuerung.

LIETUVOS — VOKIETIJOS PREKYBOS SUTARTIS
Litauisch-deutscher Handelsvertrag

Nedidelis skaičius iki šiol Lietuvos sudarytų prekybinių sutarčių tapo paturtintas paskutine prekybos ir navigacijos sutartimi su Vokietija, pasirašyta Berlyne per Sidzikauską. Tai jau yra antra pekybos sutartis sudaryta parp Lietuvos ir Vokietijos. Pirmoji sutartis, pasirašyta 1924 m. kovo mėn. 31 d., įejusi galion tik 1926 m. gegužės mėnesy, rėmėsi didžiausio palankumo klauzule.

Jau tuomet buvo aišku, kad Lietuva pasirašusi sutartį, suteikdama Vokietijai krašto rinkoj *formaliai* lygias konkurencijos salygos su kitomis valstybėmis, *faktinai* stato Vokietiją išimtinai naudingon padėtin konkurencijos atžvilgiu. Nes betar-

Die geringe Anzahl der bisher von Litauen abgeschlossenen Handelsverträge vergrosserte sich letzthin durch den in Berlin von Herrn Sidzikauskas unterzeichneten Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Deutschland. Es ist dies schon der zweite zwischen Litauen und Deutschland geschlossene Vertrag. Der erste, welcher am 31 März 1923 unterfertigt wurde, trat erst im Mai 1926 in Kraft und stützte sich auf die Meistbegünstigungsklausel. Es wurde bereits damals hervorgehoben, dass Litauen zwar formell Deutschland für den Inlandsmarkt dieselben Konkurrenzbedingungen zugestehe, wie anderen Ländern, faktisch jedoch diesem Staate ausserordentliche Zugeständnisse mache, denn die unmit-

pės kaimyninės sienos, o taipgi stoka Lietuvos rinkoj vieno rimto konkurento: Lenkijos, visai naturaliai sudarė Vokietijai monopolį, aprūpinimo Lietuvos rinkos, savo aukštų kainų žaliava ir pramonės išdirbiniais. Vienok apetitai vokiški nepasitenkino tokios privilegiruotos ūkio padėties laimėjimu ir tokioms ekspansinems, jiems priklausančioms, ekonominems sąlygoms Lietuvoj.

Ir štai per du metu, t. y., vos įėjus galion pirmai Lietuvos — Vokietijos sutarčiai, jau sudaryta nauja prekybos sutartis, kuri ne tik duoda vokiečiams kozirį įgijimui Lietuvoj privilegijų, bet ji yra negirdėtas kurijozas ir retas išrodymas iki kokio laipsnio kraštas gali rezignuoti (atsižadėti) savo ūkio nepriklausomybės ir savo būtiniausių interesų. Pasirašydama tą sutartį Lietuva užmokėjo Vokietijai, už visai ne žymius „ekvivalentus", labai aukštą kainą. Bendrai, sunku yra įsivaizdinti tikrą esmę tokios koncesijos, už kurią verta paaukuoti tai, kas yra pamatu politinės ir ūkio neprikausomybės.

Vokiečiai gi, be atodairos ir su visu nuoseklumu išnaudodami padėtį, privertė Lietuvos vyriausybę nusileisti ir, del visa ko, garantavo sau minėtos sutarties privilegijas penkiems metams. Terminas sutarties, kaip žinoma, yra penkių metų ir tik po to abi šalys turės teisę pareikšti savo nepasitenkinimus.

Tuo būdu tenka pripažinti, kad šis žygis yra „pokarinis žingsnis pirmyn", pokarinių sutarčių srity, sudarytų tarp vidurinių Europos valstybių. Nes iki šiol visos sudarytos vidurinėj Europoj prekybinės sutartys yra metinės, arba daugiausia dvimetinės.

Pirmuose sutarties paragrafuose, Lietuvos vyriausybė tvirtindama taip vadinamą įteisinimą kontragento piliečių, norėjo sukurti pavyzdį liberališkiausios sutarties.

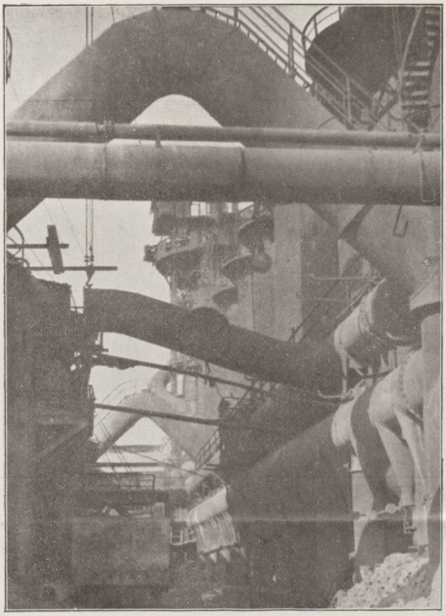
Remiantis pirmuoju sutarties paragrafu vokiečiams Lietuvos teritorijoj yra suteikiamos teisės vedimui prekybos, pramonės, navigacijos, o tap pat duodamos privilegijos tokios pat, kokiomis naudojasi ar naudosis Lietuvos piliečiai. Vokiečiai galės „laisvai įžengti Lietuvos teritorijon, pravažiuoti ją, apsistoti ir apsigyventi". „Nebus jie varžomi jokiais ypatingais aprybojimais, kaip ir Lietuvos piliečiai".

Tokiomis pat teisėmis naudosis ir Lietuvos piliečiai Vokietijos teritorijoj. Bet yra dalykai, kurie labai aiškiai sako, kad iš tų Lietuvos piliečiam duodamų teisių, noudosis tik vokiečiai. Joks kraštas, kuris yra apgyventas, svetimam gaivalui apsigyventi savo rybose, iki šiol tokios sutarties dar nėra padaręs. Lietuvos valstybė šiuo atžvilgiu yra šiandien daug liberališkesnė negu Amerikos Suvienytos Valstijos. Ekspansijai vokiečių gaivalui į Lietuvą, šiandien yra plačiai durys atidarytos.

Tolimesni sutarties paragrafai apima klauzulas mokesčių, teisių apsaugojimo, komivojažerių teses ir t.p. apibrėžimus, garantuojančius vokiečiams lygias teises su Lietuvos piliečiais.

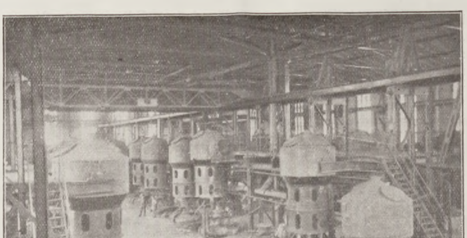
Aštuntuoju sutarties paragrafu Lietuva ir Vokietija pasižada „nesta-

GELEŽIES PRAMONĖ — EISENHÜTTENINDUSTRIE



Fragmentas vieno iš fabrikų prie Čenstakavos
Fragment einer Hütte bei Czenstochowa

Cheminės įmonėė Chorzove—Chemische Werke in Chorzów



Vidaus reginys vienos iš patalpų — Das Innere einer Halle

telbare Nachbarschaft, die Expansionsfähigkeit der deutschen Industrie und die Ausschaltung des einzigen ins Gewicht fallenden Konkurrenten,d. i. Polens, schafft für Deutschland eine Monopolstellung in Bezug auf die Lieferung von Rohstoffen und Industrieprodukten.

Der Appetit Deutschands hat sich jedoch mit der Eroberung einer derart bevorzugten wirtschaftlichen Stellung und so günstigen wirtschaftlichen Expansionsbedingungen in Litauen nicht begnügt.

Kaum zwei Jahre nach Inkrafttreten des ersten litauisch deutschen Vertrages wird ein neues Handelsabkommen getroffen, welches nicht nur in Bezug auf die Deutschand von Litauen erteilten Konzessionen einen Fortschritt darstellt, sondern geradezu ein unerhörtes Curiosum und einen seltenen Beweis bietet, bis zu welchem Grade ein Staat auf seine wirtschaftliche Suverenität und seine wesentlichsten Interessen verzichten kann.

Durch Unterfertigung dieses Vertrags hat Litauen für uns nicht naher bekannte „Aequivalente" einen sehr hohen Preis bezahlt. Es ist überhaupt schwer sich vorzustellen, ob es ein Zugestandis geben kann, für welches es lohnt das zu opfern,was den Grundstein der politischen Selbständigkeit bildet, und zwar die wirtschaftliche Unabhangigkeit.

Deutschland hat rucksichtslos und konsequent die jetzige dauernde Nachgiebigkeit der litauischen Regierung ausgenützt und sich für jeden Fall die von Litauen mittels des Abkommens gewonnenen Vorteile für die Dauer von 5 Jahren zugesichert. Der Vertrag ist namlich auf 5 Jahre abgeschlossen und die Parteien sind erst nach Ablauf dieser Frist zur Kündigung desselben berechtigt.

Es muss zugestanden werden, dass dies einen „bedeutenden Fortschritt" auf dem Gebiete der von den mitteleuropaischen Landern geschlossenen Vertrage bildet, denn samtliche, durch die mitteleuropaischen Staaten abgeschlossene Nachkriegvertrage sind ein - höchstens zweijährig.

Die ersten Artikel des Vertrages liefern einen Beweis, dass die litauische Regierung, was die s. g. Berechtigungen der Burger des Kontrahenten anbelangt, das Muster eines höchst liberalen Traktats geben wollte.

Lt. Artikel 1 werden den Deutschen, in Bezug auf Handel, Industrie und Schiffahrt auf dem Gebiete Litauens dieselben sowohl bereits erteilten, wie noch zu erteilenden Vorrechte zustehen, wie den litauichen Burgern. Die Deutschen werden berechtigt sein das litauische Territorium „frei zu betreten, darin Reisen vorzunehmen und sich aufzuhalten und nieder zulassen". Sie werden dabei keinen anderen oder lastigeren Beschrankungen unterworfen sein, als die Inlander.

Dieselben Rechte stehen den Litauern auf deutschem Boden zu, es ist aber ganz klar, dass nur die Deutschen diese Rechte ausnutzen werden. Bisnun hat kein einziges auf die Ansiedlung fremder Elemente innerhalb seiner Grenzen angewiesene Land, einen derartigen Vertrag abgeschlossen. Litauen ist heutzutage in dieser Hinsicht ein liberalerer Staat als die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Der deutschen Expansion nach Litauen stehen Tor und Tür offen.

Die weiteren Arikel enthalten Steuer & Rechtsschutzklauseln, Berechtigungen für reisende Kaufleute und dgl. Vorschriften, welche die Gleich

tyti savytarpių kliūčių prekybos santikiuose jokiais įvežimo ir išvežimo įsakymais".

Laimėjimai iš tų principų visai nežimūs, bet už tai vokiečiams leidžia įvežimus normuoti įsakymais iš taip vadinamos veterinarės pusės.

Buvo juk žinomas dar senai prieš karą šis klastingas vokiečių būdas, taikomas kraštams eskportuojantiems žemės ūkio produktus, tariamos apsaugos Vokietijos ūkio gyvulių nuo užkečiamųjų ligų.

Tas pats liečia ir tranzitą, kuris principialiai yra laisvas, tačiau gali būti normuojamas transportų draudimais atsižvelgiant į viešą sveikatos stovį ir į gyvulių sveikatos apsaugą.

Be to, tenka pabrėžti, kad įvežimų draudimai gali būti taikomi „ginklams ir karo amunicijai", bet tranzitas tų dalykų per Lietuvą, taikos metu, yra laisvas ir negali būti draudžiamas. Stebetinas yra Lietuvos vyriausybės toks abiejitingas susitarimas, kuriai vis viena kam vokiečiai taikos metu per jos teritoriją gabens ginklus. Tokios „liberalės" valstybės iki šiol dar nebuvo!

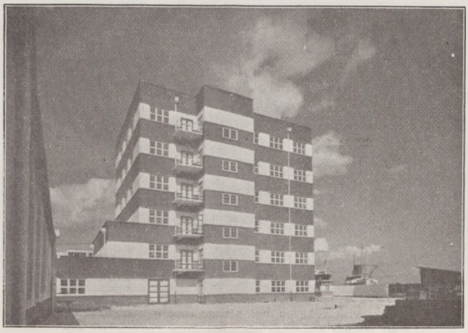
Vienuoliktuoju paragrafu, abi šalys garantuoja sau tarpininkavimą prekyboje tarp Lietuvos (eventualiai vokiečiais) ir kitų valstybių o 16-tas paragrafas naikina pažymėjimas prekių kilmės.

Tryliktojo paragrafo punktu c) „paliuosuojama nuo visokių muito rinkliavų mašinų aparatai, instrumentai, mechanikos įrankiai, kurius įmonininkas vienos iš šalių veža į antros šalies teritoriją, toj šaly savo įmonę sutvarkyti, montažo ar baudomuosius darbus atlikti, ir t. p. neatsižvelgiant į tai ar išvardinti daiktai (įrankiai) siunčiami, ar įvežami asmeniškai". Leidimai įvežimui tų dalykų be muito duodami su sąlyga, kad tie dalykai bus išvežti atgal. Bet nei šiame paragrafe, nei jokiame kitame nieko nepasakyta, kokiam laikui (kiek ilgam) tie leidimai duodami. Pasirodo, kad vokiškos firmos skyrius turės teisę įvežti į Lietuvą fabrikų ir dirbtuvių pabūklus be muito ir galimas daiktas, kad vokiečiai prisitakys visuomet tokus dalykus įsivežti be muitų, kuomet joki kaucija nenumatyta. Tuo tarpu Lietuvos firma veždama iš Vokietijos savo fabrikui ar dirbtuvei tokius pat pabūklus turės muitą apmokėti.

Paragrafai nuo 17 iki 22, nustato, kad nė vienas iš kontragentų negali taikinti tokios geležinkelių ir laivų plaukiojimo tarifų politikos, kuri būtų naudingiausi savo šalies laivininkystės bendrovėms. Tie paragrafai atima Lietuvai galimybę taikinti tokius geležinkelių tarifus, kurie kokiu nors būdu būtų naudingi Klaipėdai, nenaudai Karaliaučiaus.

Bet visos prekybinės sutarties tikra sensacija yra paragrafai 23 ir 24, liečiantį tranzitinius geležinkelių tarifus. Lietuvos vyriausybė nepalyginamu savo žygiu, neturinčiu precedentų tranzito politikos istorijoj tarptautiniuose santikiuose,—paaukavo opiausius Klaipėdos uosto ir teritorijos interesus Karaliaučiaus naudai. Dar pries karą, Karaliaučiaus uostas, dėka geležinkelio linijoms ir vandens keliais jungiančiais jį su interlandu, buvo žymiai geresnėj padėty negu Klaipóda ir su didelemis pasekmemis pastarąją konkuravo. Paprastai buvo galima gaivinti Klaipėdos vilti, pri-

VALYMAS RYŽIŲ GDYNĖJ — REISSCHÄLEREI IN GDINGEN

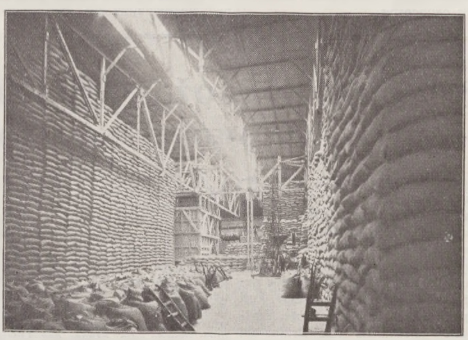


Svarbiausis rumas — Hauptgebäude

jungus ja Lietuvos teritorijon, nes ji tikrai galėjo pradėti naują gyvenimą ir galėjo pasidaryti vienu iš svarbiausių baltikos uostų, ypatingai po sudarymo prekybos santikių tarp Lietuvos ir Lenkijos.

Bet tuo tarpu Lietuvos-Vokietijos prekybos sutartis tą viltį panaikino mažiausia penkeriems metams.

VALYMAS RYŽIŲ GDYNĖJ — REISSCHÄLEREI IN GDINGEN



Magazino vidus — Innenräume der Magazine

Paragrafas 23 kalba, kad esant reikalui gali būti nustatyti betarpiai geležinkelių tranzito tarifai per Lietuva, tarp Karaliaučiaus iš vienos pusės ir kitų kraštų stotimis, esančio-

berechtigung mit den eigenen Untertanen verbürgen.

Auf Grund des Art. 8 verpflichten sich Litauen und Deutschland „den gegenseitigen Verkehr durch keinerlei Ein und Ausfuhrverbote zu behindern". Es werden nur wenige Ausnahmen von dieser Regel gemacht, insbesondere ist es Deutschland erlaubt, Verbote aus s. g. vieharztlichen Rücksichten zu erlassen. Dieses Mittel, durch Anwendung dessen Deutschland, unter dem Deckmantel des angeblichen Schutzes der deutschen landwirtschaftlichen und Viehproduktion vor ansteckenden Krankheiten, stets die landwirtschaftliche Produkte exportierenden Länder chikanierte, war schon lange vor dem Kriege bekannt.

Dasselbe findet auf den Transitverkehr Anwendung, welcher grundsätzlich ganz frei ist; Transitverbote sind jedoch mit Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit und den Vieh- und Pflanzenschutz zulässig.

Es muss noch betont werden, dass Einfuhrverbote in Bezug auf „Waffen, Munition und Kriegsgerät" erlassen werden können, aber der Transit dieser Materialien durch Litauen ist frei und kann im Frieden nicht verboten werden. Diese Bestimmung, welche beweist, dass es Litauen ganz gleichgültig ist, wem Deutschland in Friedenszeiten Waffen und Amunition durch sein Territorium übersendet, ist geradezu verblüffend. So einen „liberalen" Staat gab es bisher nicht!

Mit Art. 11 sichern sich beide Parteien gegenseitig die Vermittlung in Bezug auf den Handel mit anderen Ländern zu, und Art. 16 schafft die Ursprungszeugnisse ab.

Laut Art. 13 P. c sind Werkzeuge, Instrumente und mechanische Geräte, die ein Unternehmer einer der Parteien in das Gebiet der anderen einführt, um dort durch sein Personal Montage — Versuchs-oder andere Arbeiten vornehmen zu lassen, von jeglichen Zollgebühren frei, ohne Rücksicht darauf, ob die betreffenden Gegenstände übersendet oder durch das genannte Personal überführt werden. Diese Befreiung soll unter der Bedingung der Rückausfuhr erfolgen. Es wird aber weder in diesem, noch in einem anderen Artikel gesagt, auf welchen Zeitraum diese Befreiung gilt. Die Filiale einer deutschen Firma ist folglich berechtigt ohne Zoll Werkzeuge und Maschinen nach Litauen einzuführen, und braucht sie in Wirklichkeit gar nicht mehr auszuführen, da keinerlei Kaution vorgesehen ist, während eine aus Deutschland Werkzeuge beziehende litauische Firma für dieselben Waren Zoll bezahlen muss.

Die Art. 17-22 enthalten Bestimmungen dahingehend, dass keiner der Kontrahenten Bahn-und Schiffahrtstarife anwenden kann, welche seinen eigenen Schiffahrtsgesellschaften grössere Vorteile bieten. Diese Artikel verbieten ebenfalls Litauen die Anwendung von Bahntarifen, die in irgendwelcher Beziehung für Memel vorteihafter wären und Königsberg benachteiligen würden.

Eine wahre Sensation des ganzen Vertrags bilden die die Transittarife betreffenden Art. 23 und 24. Die litauische Regierung bringt auf eine in der Geschichte der Tarifpolitik und der internationalen Beziehungen beispiel-und präzedenzlose Weise die wesentlichsten Interessen des Memeler Hafens und des Memellandes Königsberg zum Opfer. Schon vor dem Kriege war der Königsberger Hafen mit Rücksicht auf die ihn mit seinem Hinterlande verbindenden Bahn-und Wasserwege in einer viel besseren Lage als Memel und seine Konkurrenz von Erfolg gekrönt. Nachdem Memel Litauen einverleibt wurde, konnte die Hoffnung gehegt werden, dass für den Hafen ein neues Leben beginnen und dass er, insbesondere nach Anknupfung von Handelsbeziehungen zwischen Polen und Litauen, sich zu einem der Haupt-Ostseehäfen entwickeln würde.

Unterdessen zerstört der litauisch-deutsche Handelsvertrag diese Hoffnungen mindestens für einen Zeitraum von 5 Jahren. Art. 23 bestimmt nämlich, dass nach Massgabe des Bedürfnisses direkte Gütertariffe zwischen Königsberg Pillau einerseits und Stationen der jenseits von Litauen gelegenen Länder andererseits, sowohl in der einen wie anderen Richtung ausgearbeitet werden sollen, sobald die Mitwirkung der an-

mis už Lietuvos rybų, iš kitos, lygiai kaip vienon taip ir kiton kryptin, kaip tik bus užtikrintas bendradarbiavimas tų ir kitų kraštų sudarius sutartis. Be to, Lietuva negali priešintis nustatymui tokių tranzitinių tarifų dargi atskirais atsitikimais, kadangi „apie jų reikalingumą sprendžia valstybė daranti atatinkamus pasiūlymus (paragrafas 23).

Toliau gi paragr. 24 pažymi aiškiai, kad „Lietuva pareiškia savo sutikimą del patikrinimo tų betarpių tranzitinių tarifų, pasiūlus valstybei dalyvavusiai tų tarifų nustatyme". Vokietijai uždedama pareigia pranešti Lietuvai apie tokių derybų eigą ir į tas derybas pakviesti Lietuvą prieš jų sudarymą. Lietuvą pakviesti pasižada vokiečiai matomai tik pasirašymui jau gatavai sudarytų tarifinių sutarčių. Kad Lietuva negalės turėti įtakos į nustatymą tranzitinių tarifų normas, neabejotinai rodo sekantis sakinys: „Ant kiek patikrinant Lietuvos geležinkelių tranzitinius tarifus pasirodytų, kad fraktai žemesni negu tie, kurie paprastai yra imami už prekių tranzitą per Lietuvą, tai Lietuva turi teise reikalauti atlyginti ir davesti iki aukščio privalomų Lietuvos geležinkelių tarifų".

Ką tas viskas reiškia? Tatai reiškia, kad Vokietija, Lenkija, Latvija ir Rusija galės nustatyti išimtinai žemus geležinkelių tarifus betarpiam susiekimui su Karaliaučiumi ir stotimis Rusijos arba Lenkijos. Tarifai gali būti taip žemi, kad niekam neapsimokės siųsti, bei transportuoti prekes per Klaipėdą. Lietuva tuo tarpu nors gi būtų nustačiusi pigiausi savo geležinkeliais tranzito tarifą, privalo užakceptuotų sutartį, o kas svarbiausia, — prigulinčia jai teisę duotą, galimas daiktas vokiečiais (aiškiai nepasakyta), tam tikro „atlyginimo".

Atlyginimą tą Vokietija mielu noru užmokės iš kapitalų skiriamų kas met Rytprūsių ūkio gaivinimui. Yra dalykas aiškus, kad tos tarptautinės sąskaitos į kalkuliaciją prikliais siunčiamų prekių įtakos neturės.

Lietuvos-Vokietijos sutartis tiesia linija ardo, naikina Klaipėdos uostą, kuris tik pagalba patvarios Lietuvos valstybės globos galėtų konkuruoti su stipresniu už jį Karaliaučiaus uostu.

Šiandien, vieton paramos ir globos Klaipėda gauna smūgi nugaron iš tos pusės, iš kurios mažiausia tikėjosi.

Visa, sutarti galima teoretiniai apibudinti kaipo pavyzdį liberalizmo prekybos santikiuose su užsieniu. Tačiau nors ir liberališkiausiuose santikiuose ir nuostatuose, bet visada naudojasi ūkis galingesnis.

GDYNĖS MIESTAS — GDINGEN - STADT



Ten, kame prieš keturius metus buvo savargęs žvėjų kaimelis...
Dort wo vor 4 Jahren ein armseliges Fischerdorf war...

deren Länder bei Ausarbeitung derartiger Tarife zugesichert wird. Litauen darf sich der Festsetzung derartiger Transittarife nicht einmal widersetzen, denn „über das Bedurfnis entscheidet der antragstellende Staat".

Und weiter wird im Art. 24 der Vorbehalt gemacht, dass Litauen sich mit der Umrechnung der unmittelbaren Transittarife, auf Vorschlag der bei deren Ausarbeitung mitwirkenden Staaten einverstanden erklären wird. Deutschland wird sich für verpflichtet erachten, Litauen vom Beginn bezüglicher Verhandlungen in Kenntnis zu setzen und es vor dem Abschluss zu denselben einzuladen. Natürlich ist Deutschland nur verpflichtet Litauen zur Unterzeichnung des ausgearbeiteten Abkommens einzuladen. Dass Litauen auf die Festsetzung der Höhe der Transittarife keinen Einfluss haben wird, erhellt unzweideutig aus dem folgenden Satze: „Falls sich aus der Umrechnung der Tarife für die litauischen Eisenbahnen niedrigere Frachtanteile ergeben, als diese sonst für die Durchfuhr zu beanspruchen hätten, so ist Litauen berechtigt für die Durchfuhr eine Vergutung bis zu dieser Höhe zu verlangen."

Was bedeutet das alles? Das bedeutet, dass Deutschland, Polen, Lettland und Russland die Möglichkeit haben werden ausserordentlich niedrige Bahntarifsatze für die unmittelbare Verbindung zwischen Königsberg und russischen bezw. polnischen Stationen festzusetzen. Diese Tarife können so niedrig sein, dass es niemanden verlohnen wird Waren nach Memel zu entsenden oder von dort zu beziehen, dagegen ist Litauen, wenn auch dank den niedrigen Transittarifen die Ware auf seinen Bahnen halbumsonst überführt werden sollte verpflichtet, das Abkommen zu akzeptieren und höchstens berechtigt, eine „gewisse Entschadigung" wahrscheinlich von Deutschland (dies ist nicht ausdrücklich gesagt) zu fordern. Diese Entschadigung wird ihm die deutsche Regierung mit Vergnugen für Rechnung des alljahrlich zur Unterstützung des ostpreussischen Wirtschaftslebens bestimmten Fonds gewahren. Es ist klar, dass diese zwischenstaatlichen Verrechnungen keinen Einfluss auf die Kalkulation der die Waren zu Versand bringenden Kaufleute ausüben können.

Der litauisch-deutsche Handelsvertrag zielt geradezu auf den Untergang des Memeler Hafens hin, welcher nur bei weitgehender Inschutznahme seitens der litauischen Regierung der Konkurrenz des machtigeren Königsbergs die Stirn bieten könnte. Nun hat Memel, anstatt Hilfe und Förderung einen Hieb von ruckwärts erhalten.

Der ganze Vertrag kann theoretisch als ein Muster von Liberalismus im Bezug auf Handelsbeziehungen mit dem Auslande dienen, doch zieht aus liberalen Vorschriften und Bedingungen immer der wirtschaftlich Starkere den Nutzen.

Naujas geležinkelio ruožas Vilniaus krašte.

EINE NEUE BAHNSTRECKE IM WILNAER GEBIET (DRUJA-WOROPAJEWO).

Vilnijoje pradėtas statyti naujas geležinkelis (Druja — Voropajevas), kuris turės sujungti šiaurę su tokiu svarbiu geležinkelių mazgu, kaip Lida.

Reikalas statymo šis geležinkelio jau senai pastangomis ir rūpesniu vietos savivaldybių ir ūkio sferų buvo keliamas. Pagaliau tas klausimas išvedimo vidurinės geležinkelio juostos Vilniuje tarp jau esančių linijų, butent: Gardinas — Vilnius—Turmontai ir Molodečna—Zahacie,—pribrendo ir šį nauja linija pradėta vesti jau vasarą praeitų metų. Darbas trunks keletą metų. Tuo tarpu naujojo geležinkelio Druja — Voropajevas tapo pradėta šaka jaugianti su geležinkeliu Vilnius—Podbrodzie—Krulevščizna. Kada tolimesne linkme bus pravesta, kolei kas galutinai dar neišspręsta.

Čionai pasistengsime aptarti reikšmę tiktai tos dalies busimosios geležinkelio linijos Druja — Lida, kuri nunai randasi darbo stadijoje, Busimasis geležinkelis nuo Drujos iki Voropajevo perkirs krašta esanti Dauguvos upyne. Tam kraštui, po karo del susidariusių politinių sąlygų tapo atimtos naturalės susisiekimo sąlygos vandens kelių pavydale. Transporto judejimas Dauguvoj užmirė, o drauge su juo užmirė ir kraštas produ-

Im Wilnaer Gebiet hat man mit dem Bau einer neuen Bahnabzweigung begonnen, welche die Verbindung des nordlichen Teils desselben mit einem so wichtigen Knotenpunkt wie Lida herstellen soll.

Der Bau der genannten Bahnstrecke war seit lange Gegenstand der Sorgen und Bestrebungen der dortigen Selbstverwaltungsorgane, sowie der wirtschaftlichen Kreise. Endlich wurde die Frage der Durchschneidung des mittleren Teils des Wilnaer Gebiets duch eine den beiden bereits existierenden Bahnstrecken, d. i. Grodno—Wilno—Turmont und Mołodeczno—Zahacie parallelen Bahnabzweigung reif und die Bauarbeiten im Sommer des vorigen Jahres in Angriff genommen. Sie werden einige Jahre andauern. Vorerst wurde festgesetzt, das der neue Bahnzweig Druja mit dem an der Linie Wilno — Podbrodzie — Królewszczyzna gelegenen Woropajewo verbinden soll. Wann der weitere Lauf bestimmt werden wird, steht noch nicht fest.

Wir wollen hier nur die Bedeutung desjenigen Teils der zukünftigen Bahn Druja — Lida besprechen, welcher jetzt gebaut wird.

Dieser Teil der zukünftigen Bahn durchschneidet von Druja bis Woropajewo die im Zuflussgebiet der Dwina liegenden Gebiete, welche nach dem Kriege aus politischen Gründen ihre natürlichen Verkehrsverbindungen d. i. ihre Wasserwege eingebusst haben. Der Güterverkehr auf der

kuojantis savo dirvose visas rūšis javų ir gyvulius. Žemės ūkio klestėjmui, ypatingai Lietuvos žemėse susigrupavusios linų produkcijos plėtotei susidarė dideli apsunkinimai Linai, sale medžių, skaitosi svarbiausis Vilnijos krašto produkcijos eksporto objektas.

Naujasis geležinkelis Druja-Woropajevas praeinantis plotą derlingos žemės ne tik palengvins kraštui išvežimą, bet kaipo turintis žymia reikšmę krašto produkcijai, ekonominiai pastatys kraštą daug geresnėse salygose negu iki tol buvo. O tas duos naujas galimybes pakelimui žemės ūkio kultūros šiauriniame vilnijos krašte.

Tokia geležinkelio linija Druja-Woropajevas, turės žymią reimšmę ir kitu atžvilgiu. Pavyzdžiui su jos nutiesimu žymiai palengvės Vilniaus kraštui eksportavimas į užsienį tokių dalykų kaip, sakysime, medžiai.

Jau nūnai iškilo būtinas reikalas statymo prekybos uosto Drujoje. To uosto tikslas padaryti galimu, palengvinti siuntimą ir plukdymą medžių Dauguva į Rygą.

Tuo būdu palengvėtų šių dienų apsunkinimai eksportavimo iš Vilnijos krašto. Nes dabartinis nenormalus padėjimas, neduodąs galimybės naudoti Nemuną, apsunkina vilnijos kraštui išvežimą į užsienius (pirmiausia medžių), vykdomą geležinkeliais. Atstumas Vilniaus nuo uostų, o taipgi aukšti geležinkelių tarifai (nors ir taikomos nuolaidos bet gi jos nesikolkuliuoja su geležinkeliu kaipo įmone) sudaro negaliavimus ir nepaprastus apsunkinimus Vilniaus krašto eksportui.

Galimybė sutrumpinti kelią į uostą $^{3}/_{8}$, jeigu eina reikalas apie išnaudojimą eksportui kelių, atsižvelgiant į susidariusią situacija, dalyką pastatys taip, kad tas naujas kelias bus imtas domen svarstant Vilniaus krašto eksporto klausimą. Be to išnaudojant plukdymui Danguvą, atpuls tie ūkio užinteresavimai, kokie šiandien kreipiami į Nemuną.

Nemunu plukdymo klausimas nustos vilnijos kraštui ir tos dalies savo reikšmės kokia jam šiandien bepaliko.

LINAI — FLACHS



Linų plantacijos Dzisnos apskrity — Flachspflanzungen im Bezirk Dzisna

Dwina erstarb und damit auch die Exportwege für die Produkte der fruchtbaren Aecker, welche alle Gattungen von Getreide hervorbringen, viel Vieh und die stärkste Flachsproduktion Litauens aufweisen.

Für die Flachsgewinnung stellen die gegenwärtigen Verkehrshemmungen wirklich ernste Entwicklungshindernisse dar. Flachs ist namlich neben dem Holz das wichtigste Exportprodukt Litauens.

Die neue Bahn Druja—Woropajewo, welche Terrains durchschneidet, die nicht nur im landwirtschaftlichen Sinne ihren Eigenbedarf decken, sondern auch beständig einen bedeutenden Ueberschuss hervorbringen, wird die Möglichkeit schaffen denselben unter bequemeren und moderneren Bedingungen, als dies bisher der Fa war, abzusetzen. Die se neuen Bedingungen werden eine günstige wirtschaftliche Konjunktur für diese beinahe die Halfte des Wilnaer Gebiets bildenden Terrains hervorrufen.

Der zukünftigen Bahnstrecke Druja—Woropajewo steht auch noch in anderer Hinsicht eine wichtige Bedeutung zu, denn diese Verkehrsader eröffnet neue Aussichten für die Ausfuhr eines so ausdrücklich für den Export bestimmten Artikels wie Holz.

Es wird schon jetzt über den Bau des künftigen Flusshafens in Druja gesprochen. Er soll die Ausnutzung des Holztransports mittels der Dwina nach Riga ermoglichen.

Wer weiss, ob auf diese Weise nicht die gegenwärtigen Schwierigkeiten in Bezug auf den Holzexport aus dem Wilnaer Gebiet uberwunden werden können, denn die Unmöglichkeit den Niemen zu benutzen hat zur Folge, dass die Ausfuhr ins Ausland (insbesondere von Holz) zu Lande (per Bahn) bewerkstelligt wird. Die Entfernung von den Hafen und die Höhe der Bahntarife (von denen übrigens Rabatte gewahrt werden, weswegen wieder die Bahn als Handelsunternehmen ihre Kalkulation nicht findet) sind die Ursache, dass der Export aus dem Wilnaer Gebiet sehr erschwert ist. Die Möglichkeit der Abkürzung des Weges zu den Hafen um $^{2}/_{8}$, wenn es sich um den Bahnverkehr handelt, wird naturgemass die Lage in Bezug auf den Export bessern und das Ergebnis zeitigen, dass man bei der Organisation des Exports aus dem Wilnaer Gebiet diese neue Bahn in Betracht ziehen wird.

Ausserdem wird die Ausnützung der Dwina fur den Holztransport das bisherige Interesse vom Niemen ablenken und die Frage des Holztransportes auf dem Niemen wird dann für das Wilnaer Gebiet den Rest seines Interesses verlieren.

Mirštantieji uostai:

KLAIPĖDA IR LIEPOJUS

Bendrai paėmus, pokarinės ūkio sąlygos davė Šiaurinės Europos kontinentaliems uostams plačių galimumų išvystyti prekybos santykius. Jau neminint tokių tarptautinių jūros prekybos centrų kaip Havras, Antverpenas, Roterdamas, Hamburgas ir k. paimkim uostus, kurie prieš karą tik antraeilės reikšmės turėjo, ir pamatysim, kaip jie kyla ir jūros prekyboj pradeda vaidinti žymų vaidmenį. Geriausias pavyzdys šitam tvirtinimui gali būti Dancigas, kurio apyvarta 1928 m., palyginus su 1913 m., padidėjo 500 %. Tiktai nedaugelis uostų liko nuošaliai šitos padidėjusios kontinentalės Europos jūrų prekybos ir šitoks pasilikimas nuošaliai yra išimtys. Prie tų išimčių pirmon galvon priklauso Klaipėda ir Liepojus. Nežiūrint skirtingų politinių sąlygų, ekonominė padėtis abiejų tų uostų yra labai panašį. Ir vienas ir kitas tų uostų pergyvena stagnacijos periodą, kuris į jų piliečių pasilaikymą daro blogiausią įtaką.

Mes pažiūrėsime šitos padėties priežasčių.

Klaipėdos uostui galima pritaikinti pasakymas: „Kas nežengia pirmyn, tas eina atgal" Judėjimas Klaipėdos uoste dabar nors ir yra kiek didesnis negu

Zu grunde gehende Hafen:

MEMEL UND LIBAU

In den geänderten wirtschaftlichen Nachkriegsverhaltnissen ergaben sich für den Handelsverkehr der nordeuropäischen Kontinentalhafen im allgemeinen weite Entwicklungsmöglichkeiten. Abgesehen von solchen Zentren des internationalen Seehandels, wie Havre, Antwerpen, Rotterdam, Hamburg usw. begann eine ganze Reihe von vor dem Kriege lediglich zweitklassiger Hafen, eine hervorragende Rolle im Seehandel zu spielen: Als grelles Beispiel kann in diesem Belange Danzig dienen, dessen Umsatze sich im J. 1928 im Vergleich zu den Ziffern des J. 1913 um 500% vergrossert haben. Nur wenige Hafen haben an dieser Belebung des Seehandels des kontinentalen Europas nicht teilgenommen und derart ungunstige Situationen bilden Ausnahmen. Zu diesen Ausnahmen gehören in erster Reihe Memel und Libau. Trotz der verschiedenen politischen Schicksale ist die Wirtschaftslage der beiden Hafen sehr ahnlich, sie machen eine Stagnationsperiode durch, welche den nachteiligsten Einfluss auf die Lebensweise ihrer Burger ausubt.

Wir wollen die Ursachen dieser Sachlage untersuchen.

In Bezug auf den *Memeler Hafen* findet der Ausspruch Anwendung: „Wer nicht fortschreitet, der geht zurück". Der Verkehr im Memeler Hafen ist zwar gegenwärtig etwas starker, als vor dem Kriege, jedoch

prieš karą, bet visvien ekonominė miesto ir uosto būklė lieka nepergpuikiausia. Priežastis, kodel taip yra, glūdi tame, kad pats uosto apyvartos charakteris pasikeitė ir pasikeitė miesto ekonominio gyvenimo nenaudai. Dabar iš Klaipėdos išvežamųjų prekių tarpe trūksta lenkų ir rusų medžio, kuris prieš karą iš Nemuno baseino Klaipėdon buvo gabenamas. Stoka miško suardė svarbiausią Klaipėdos piliečių gerbūvio šaltinį — medžio pramonę. Lietuva, turėdama mažai miško, (girių plotas Lietuvoj sudaro 18 % visos teritorijos) tos spragos negali užkišti, tuo tarpu kaip tiesioginis susisiekimas upėmis ir gelžkeliais su Lenkija ir per ją su Tarybų Baltgudija, dėlei prieš lenkus vedamo diplomatinio ir ekonominio karo, yra pertrauktas. Lietuvos Respublikos vyriausybė dėlei lenkų neapykantos aukuoja normalį savo krašto plėtojimąsį. Šitokios politikos pirmoji auka yra Klaipėda, ką geriausiai įrodo sekantieji skaičiai.

Klapėdos uostan įplaukė laivų (tūkstantyse tonų):

m. 1913	vidutiniai per mėnesį	25
„ 1927	„ „ „	36
„ 1928	sausio mėn.	18
„ „	vasario „	14
„ „	kovo „	46
„ „	balandžio	32
„ „	gegužės „	49
„ „	birželio „	53
„ „	liepos „	45
„ „	rugpiūčio	57
„ „	rugsėjo „	50

Kaip matyti tonažas 1927 m. įplaukusiųjų laivų palyginus su 1913 m. yra didesnis. Padidėjimas siekia bet gi tik 50 %, kas yra visai nežymu, jei palyginti su padidėjimu kitų uostų apyvartos.

Nežiūrint to, kad per pirmuosius 9 mėnesius 1928 metų mėnesio vidurklis siekia 40 tukstančių tonų, skaičius laivų įplaukusių 1928 m., matomai, pasiliks toks pat, kaip ir 1927 m. ir tai todel, kad žiemos mėnesių apyvarta paprastai esti mažesnė ir tuo būdu sumažina bendrą, vidutinį mėnesio skaičių. Tas liečia ypač lapkričio ir gruodžio mėnesius 1928 m. (šalčiai).

Į Klaipėdą įvežto ir išvežto medžio kiekis metų bėgy rodo charakteringą mažėjimą.

	Plukdymas Nemunu į Klaipėdą	Išvežimas piautos medžiagos iš Klaipėdos
	(tūkstantyse m³)	
1913	955,7	434,5
1920	334,6	130,1
1921	222,7	161,9
1922	220,9	201,2
1923	185,0	151,2
1924	157,5	124,1
1925	102,7	63,8

Ypatingai įdomūs skaičiai, kurie rodo išvežimą piautos medžiagos iš Klaipėdos. Jie rodo, kad Klaipėdos medžio pramonės pajamos besudaro tik devintą dalį prieškarinių pajamų, kas gali prilygti ekonominei katastrofai.

Rimti prisipažinimai

Vokiečių laikraštys „Industrie und Handelszeitung" 247 n-ry iš 21 d. spalių 1928 m. charakterizuoja šių dienų Lietuvos vyriausybės prekybos politiką, kurią lietuviai sau turi itin įsidemėti.

1) *Del Lietuvos Sovietų prekybos sutarties sako:*

„Susitarimas tarp Kauno ir Maskvos yra nukreiptas žymiausiai *prieš Varšuvą* ir yra paremtas politiniais sumetimais".

2) *O del pasekmių muitų dekreto taikomo Lenkijos prekėms, ten pat rašo:*

„Kaip senas Lietuvos — Lenkijos ūkio karas toliau vystysis, sunku permatyti, bet reikia manyti, kad Rytų Vokietija, Dancigas ir Latvija, iš tarpininkavimo Lietuvai skirtų lenkiškų prekių siuntinių, kiek jie nejeis į kategoriją „mažojo pasienio susisiekimo" ir toliau trauks sau naudą".

Esmė to prisipažinimo tapo įvilkta į savotiškas formas. Dancigas juk priklauso Lenkijos Respublikos muitinių plotui ir noroms nenoroms turi būti traktuojamas drauge su ja. Latvija negali būti Lenkijos konkurentu nes ji neturi išvežimui nė anglių, nė cemento, nė cukraus, o eksportas tekstilio medžiagų nėra jai išvežimu vyriausios reikšmės. Jeigu atmesime išsvajotą pelną Dancigo ir Latvijos iš Lietuvos — Lenkijos muitų kovos, tai pasiliks viena negincijam tiesa kad:

iš dabartinės Lietuvos vyriausybės ūkio politikos nauda trauks Rytprūsiai, kurių išlaikymas Vokietijai pradeda labai brangiai kaštuoti.

Kas ima ant savęs išlaidas palaikymui merdejančios Vokietijos provincijos? Lietuva. Apart Vokietijos tik Lietuva.

Vienok ar biedna Lietuva tą naštą pakels?

MEDŽIO ŪKIS — HOLZWIRTSCHAFT



Piautų medžių sandėliai — Lager von Sägevorraten

lasst die wirtschaftliche Lage der Stadt und des Hafens viel zu wünschen übrig. Die Ursache dessen liegt darin, dass sich der Charakter der Umsätze des Memeler Hafens geändert hat, und zwar zum Nachteil des Wirtschaftslebens der Stadt. Unter den aus Memel ausgeführten Artikeln fehlt das polnische und russische Holz, welches vor dem Kriege durch den Niemen aus dem Zuflussgebiete dieses Flusses nach Memel zugestellt wurde. Der Wegfall dieses Artikels untergrub die Memeler Holzindustrie, die Hauptquelle des Wohlstandes der Bürger von Memel vor dem Kriege, und kann durch Litauen, welches wenig Wald besitzt (Waldbestände bilden in Litauen 18% des Gesamtterritoriums) nicht wettgemacht werden, während der unmittelbare Fluss—und Bahnverkehr mit Polen, und was damit zusammenhängt, mit Sowiet-Weissrussland, mit Rücksicht auf den gegen Polen geführten diplomatischen und wirtschaftlichen Krieg, unterbunden ist. Die Regierung der litauischen Republik hat die normale Entwicklung des Landes ihrem Polenhass zum Opfer gebracht. Das erste Opfer einer derartigen politischen Richtlinie ist Memel, den besten Beweis hiefür liefern die nachfolgenden Ziffern.

Der Schiffseinlauf in den Memeler Hafen betrug in taus. Tonnen:

Im J. 1913	Monatsdurchschnitt	25
Im J. 1927	„	36
Im J. 1928 im	Januar	18
„ „ „ „	Februar	14
„ „ „ „	Marz	46
„ „ „ „	April	32
„ „ „ „	Mai	49
„ „ „ „	Juni	53
„ „ „ „	Juli	45
„ „ „ „	August	57
„ „ „ „	September	50

Wie ersichtlich, ist die Tonnage der im J. 1927 in den Hafen einlaufenden Schiffe im Vergleich zu der Ziffer des J. 1913 gestiegen; der Aufstieg erreicht nur 50% und ist verschwindend klein, wenn man ihm die Vergrösserung der Umsätze anderer Häfen gegenüberstellt. Die Anzahl der im J. 1928 einlaufenden Schiffe wird wahrscheinlich auf demselben Niveau bleiben, wie im J. 1927, trotzdem der Monatsdurchschnitt für die ersten 9 Monate des J. 1928 40 taus. Tonnen beträgt, denn die Wintermonate weisen normalerweise kleinere Umsätze auf und verursachen die Herabsetzung der Durchschnittsziffer. Dies bezieht sich insbesondere auf das Ende des Monats November und Dezember 1928 (Frost).

Die Menge des nach Memel eingeführten und von dort ausgeführten Holzes weist im Laufe der Jahre einen charakteristischen Rückgang auf:

	Flössung durch den Niemen nach Memel	Ausfuhr von Schnittmaterial aus Memel.
	in taus. M³	
1913	955,7	434,5
1920	334,6	130,1
1921	222,7	161,9
1922	220,9	201,2
1923	185,0	151,2
1924	157,6	124,1
1925	102,7	63,8

Besonders interessant sind die Ziffern, welche die Ausfuhr von Schnittmaterial aus Memel betreffen. Sie sind ein unzweifelbarer Beweis,

Šita sunki Klaipėdos medžio pramonės būklė sekančiais (1926 — 29) metais nepagerėjo, o tuo tarpu nesenai sudarytoji, prekybos sutartis su Vokietija jau artimiausioj ateity kas liečia gelžkelių tarifus, Klaipėdą faktiškai sulygins su Karaliaučiumi. Šitas kaip tik palies prekes išvežamas iš Lietuvos ir iš Centralinės bei Vakarų Europos gabenamas į Lietuvą. Nėra jokios abejonės, kad pagal naujausius technikos reikalavimus įrengtas Karaliaučiaus uostas greitu laiku patrauks savesp ir tuos nedidelius prekių kiekuis, kurie iki šiol per Klaipėdos uostą į Lietuvą buvo gabenami arba iš Lietuvos išvežami. Tokiu būdu Klaipėdos uosto apyvarta nusmuks žemiau prieškarinio stovio ir Klaipėdos ekonominė padetis, nors ir nepablogės, nes blogesnė, kaip dabar, ji nebegali būti, bet bus visiškai beviltė, kaip tai, mirti skirtuose centruose, kad yra.

Taip pat pasmerktas, nors ir ne per savos vyriausybės kaltę, yra ir Liepojus. Šitas uostas trejopa politine siena yra atskirtas nuo savo natūralio ekonominio, siekiančio net iki Tarybų Ukrainos, interlando, su kuriuo jį riša svarbi gelžkelio linija. Šitoji gelžkelio linija toje vietoje, kur ji perkerta Lietuvos Lenkijos sieną, yra uždaryta bet kokiam prekių ar keleivių judėjimui. Nė vienas vagonas prekių, nė vienas keleivis negali dabar pereiti tą vietą, pro kurią prieš 15 metų šimtai tūkstančių vagonų riedėjo veždami i Liepojų eksporto produktus iš dabartinių Lenkijos šiaurės rytų vaivadijų ir Tarybų Baltgudijos ir gabendami iš Liepojaus Vidurinės ir Vakarų Europos pramonės gaminius ir pusiau fabrikatus.

Spygliuotosios vielos užtvara riogso ant gelžkelio juostos, arba, teisingiau sakant, toje vietoje ji buvo, nes lietuviai kelių kilometrų ilgumo gelžkelio juostą išardė.

Lietuvos valdančiųjų sluoksnių nacionalistinės politikos pasėkas skaudžiai pajaučia ypač Liepojaus uostas, o tuo pačiu ir Latvija. Bet leiskime patiems skaičiams kalbėti.

Liepojaus Romnų gelžkelis transportavo (milijonuse pūdų).

	Kryptis	
	Romnai-Liepojus	Liepojus-Romnai
m. 1907	39.524	11.617
„ 1908	44.165	12.877
„ 1909	62.702	13.499
„ 1910	50.085	17.994
„ 1913	47.704	23.975

Metuose 1918 — 1928 tranzito judėjimas Liepojaus-Romnų gelžkeliu nukrito iki nulio.

Kokią įtaką tatai padarė į Liepojaus uostą rodo sekanti skaičiai:

Įvežimas ir išvežimas prekių jūros keliu į Liepojų ir iš Liepojaus milijonuose latų (1 latas lygus aukso frankui)

	Importas	Eksportas
1911—1913 (vidutiniai per metus)	86,8	161,9
1922—1924 (vidutiniai per metus)	22,5	15,7
1925	25,3	14,99

Kaip matyti įvežimas iš Centralinės ir Vakarų Europos po karo su mažėjo 3½ kartų, o išvežimas sumažėjo 11 kartų. Šitie skaičiai patys už save kalba ir komentarai prie jų nėra reikalingi.

Bet reikia pabrėžti, kad tuo tarpu kai Klaipėdai, del Vokietijos-Lietuvos prekybos sutarties sulyginimo jos su Karaliaučiumi ir laisvos konkurencijos su tuo uostu, gresia pavojus mirti, Liepojaus ateitis nėra toki tamsi. Negalima sau įsivaizdinti, kad Latvijai su laiku nepavyks atidaryti sieną tranzitui į Liepojų iš gravituojančių, Lenkijos ir Rusijos vietų. Ankščiau ar vėliau tas turės įvykti, nes ekonominiai būtinumai yra stipresni, negu bet kokios kilmės nacionalistinis užsispyrimas. Liepojus be abejonės su laiku iškovos sau prie Baltijos Jūros jam priklausomą vietą tarptautinėj prekyboj.

dass die Gewinnung der Memeler Holzindustrie sich im Vergleich zu den Vorkriegsziffern auf ein Neuntel vermindert hat, was einer wirtschaftlichen Katastrophe gleichbedeutend ist. Diese schwere Lage der Memeler Holzindustrie unterliegt in den Folgejahren (1926—29) keiner Besserung, andererseits wird auf Grund des unlängst mit Deutschland abgeschlossenen Handelsvertrages schon in nächster Zeit, was Bahntarife anbelangt, die faktische Gleichsetzung von Königsberg und Memel erfolgen und zwar in Bezug auf Waren, welche aus dem litauischen Territorium stammen, oder aus Mittel-bezw. Westeuropa nach dorthin übersendet werden. Es unterliegt keinem Zweifel, dass in Kürze der mit neuesten technischen Einrichtungen ausgestattete Königsberger Hafen sogar die bescheidenen Warenmengen, welche bisher durch den Memeler Hafen nach Litauen gingen oder von dort ausgeführt wurden, ablenken wird. Auf diese Weise werden die Umsätze des Memeler Hafens unter die Vorkriegsziffer sinken, und die wirtschaftliche Lage Memels wird sich zwar nicht verschlimmern, da sie nicht mehr ärger werden kann, sondern hoffnungslos werden, wie es zum Untergang bestimmte Zentren sind.

Ebenso verurteilt, obwohl nicht durch Schuld der eigenen Regierung ist *Libau*. Dieser Hafen wurde durch dreifache politische Grenzen von seinem natürlichen wirtschaftlichen Hinterlande, welches bis an die Sowiet-Ukraine reicht, und mit dem er durch eine wichtige Bahnlinie verbunden ist, abgetrennt. Diese Bahnlinie ist an dem Punkte, wo sie die polnisch-litauische Grenze durchschneidet, für jeglichen Güter - und Personenverkehr gesperrt. Kein Waggon Ware, kein einziger Passagier kann jetzt da durchkommen, wo vor 15 Jahren hunderttausende Waggons verkehrten, welche die Exportprodukte der jetzigen polnischen nordöstlichen Wojewodschaften, des Sowiet-Weissrusslands nach Libau brachten und aus Libau die industriellen Fabrikate und Halbfabrikate des mittleren und westlichen Europas wegfuhrten.

Stechdraht versperrt das Bahngeleise, eigentlich die Stelle, wo es sich einst befand, denn es ist von litauischer Seite auf der Strecke von vielen Kilometern zerstört worden.

Die Folgen der nationalistischen Politik der regierenden Kreise Litauens empfindet besonders schmerzlich der Libauer Hafen und somit Lettland. Doch lassen wir die Ziffern reden.

Die Bahn Romny - Libau transportierte: (in Mill. Pud).

	Richtung	
	Romny—Libau	Libau—Romny
im J. 1907	39.524	11.617
1908	44.165	12.877
1909	62.702	13.499
1910	50.085	17.994
1913	47.704	23.975

In den Jahren 1918—1929 sank der Transitverkehr auf der Strecke Libau—Romny auf Null.

Was für einen Einfluss dies auf den Hafen Libau ausübte zeigen die folgenden Ziffern:

Ein—und Ausfuhr von Waren auf dem Seewege nach und aus Libau in Mill. Lat. (1 Lat. gleich 1 Goldfranc.).

	Import	Export
1911—1913 (Jahresdurchschnitt)	86,8	161,9
1922—1924 (Jahresdurchschnitt)	22,5	15,7
1925	25,3	14,99

Wie ersichtlich, hat sich die Einfuhr aus Mittel—und Westeuropa nach dem Kriege 3½ mal verringert, der Export aus Libau—11 mal. Diese Ziffern sprechen für sich und erfordern keine Kommentare.

Es muss jedoch bemerkt werden, dass im Gegensatze zu der hoffnungslosen Lage Memels, dem infolge der durch den deutsch-litauischen Handelsvertrag ermöglichten freien Konkurrenz des Königsberger Hafens, unzweifelhaft der Untergang droht, die Zukunft von Libau günstiger erscheint. Es ist nämlich undenkbar, dass es Lettland mit der Zeit nicht gelingen sollte die Eröffnung der Grenze für den zu Libau gravitierenden polnischen und russischen Transit zu erwirken. Dies wird früher oder später erfolgen, denn wirtschaftliche Notwendigkeiten sind stärker als nationalistischer Eigensinn, sei es welcher Abstammung immer. Libau wird mit der Zeit unzweifelhaft die ihr an der Ostsee in Bezug auf den internationalen Handel gebührende Stellung erobern.

Ein wertvolles Bekenntnis

Die *„Industrie und Handelszeitung"* charakterisiert in der Nr. 247 vom 21 November 1928 die gegenwärtige Handelspolitik der litauischen Regierung in einer Weise, welche sich die litauischen Bürger gut einprägen sollten:

1. *Ueber den litauisch-russischen Handelsvertrag wird gesagt:*

„Der Abschluss zwischen Kowno und Moskau richtet sich vielmehr vornehmlich gegen Warschau und beruht auf politischen Erwägungen".

2. *Ueber die Folgen des Erlasses im Bezug auf Hochstzolle für polnische Waren:*

„Wie sich der alte litauisch-polnische Wirtschaftskrieg weiter entwickeln wird, ist schwer vorauszusagen; vermutlich werden Ostdeutschland, Danzig und Lettland aus der Umleitung der für Litauen bestimmten polnischen Warensendungen, soweit sie nicht unter die Rubrik „kleiner Grenzverkehr" fallen, auch weiter Nutzen zu ziehen wissen".

Der Sinn dieses Bekenntnisses wurde in eine eigentümliche Form gekleidet. Danzig gehört dem polnischen Zollbereich an und muss nolens-volens ebenso behandelt werden wie Polen. Lettland ist für Polen kein Konkurrent, denn es führt weder Kohle, noch Zement oder Zucker aus und die Ausfuhr von Textilwaren hat für dasselbe keine besondere Bedeutung. Wenn folglich die imaginären Vorteile, welche Danzig und Lettland aus dem Zollkriege zwischen Litauen und Polen ziehen sollen, ausser Beachtung gelassen werden, so bleibt trotzdem eine Wahrheit bestehen:

Dass aus der jetzigen Politik der litauischen Regierung Ostpreussen, welches Deutschland schon zu teuer zu stehen kommt, Vorteile erlangen wird.

Wer wird die Kosten der Aufrechterhaltung dieser absterbenden deutschen Provinz auf sich nehmen? Litauen, neben Deutschland nur Litauen.

Wird jedoch das arme Litauen im Stande sein diese Last zu tragen?

TRUMPA ŪKIO APŽVALGA

Popierio pramonė

Tarp atskirų pramonės gamybos šakų Vilniaus krašte tenka atžymėti, paskutiniais metais greitu tempu kylančią popierio pramonę, kuri surado sau paklausos rinka Lenkijoj. Yra tai stambios įmonės duodančios darbą su viršu 2000 darbininkų. Intensyviausiai popierio pramonėje eina kartonas. Kartono fabrikų yra atšuoni, o taip gi trys dar statomi. Tas faktas, kad 3 metų bėgy popierio išdirbimas Vilniaus krašte valiojo pasiekti tokį laipsnį, jog savo produkcija užėmė Lenkijos rinką (Vilnijos popierio pramonė šiandien padengia 80°/₀ Lenkijos reikalavimų), aiškiai liudija apie galimybes papierio pramonei plėtotis šiame, turtingame žaliava krašte.

Baigus sutvarkyti tris statomuosius kartono fabrikus, Vilniaus krašto popierio pramonė turės ieškoti kelių ekspansijai į užsienį.

Popierio fabrikai, randantis prie Vilniaus (Nauji Verkai ir Kučkuriškiai) dirba intensyviai, duodami pirmos rušies ir kokybės produkciją.

VANDENS KELIAI — WASSERWEGE



Oginskio kanalo šliuzos, atsatytos paskutiniais metais ir atidengtos 1927 m. Schleuse auf dem Oginski-Kanal, wiederhergestellt in den letzten Jahren, im J. 1927 zum Gebrauch ubergeben

Prekybos — Pramonės Rūmai Vilniuje

Jau praeitų metų rudenį vedėsi paruošiamieji darbai del įsteigimo Vilniuje Prekybos—Pramonės Rūmų. Rūmai oficialiai bus atidaryti, tur būt, antroj pusėj vasario m. š. m.

Būsimieji Rūmai atstovaus Vilniaus, Novogrudzko, Balstogės ir Polieso sričių ūkio sferas.

Jau pats faktas organizaciniai — ukiško susivienijimo aukščiau minėtų sričių yra veiksnys didelės reikšmės mūsų krašto gyvenime. Be to, įsteigiant Rūmus Vilniuje, iš anksto tenka ji skaityti centru, jungiančiu tų didelių sričių ūkio gyvenimą.

Aktualus šiandien yra klausimas pastatymo busimųjų Vilniaus Prekybos — Pramonės Rūmų vadovybės. Ypatingo susidomėjimo sukelia klausimas kas bus Rūmų Tarybos pirmininku. Tai vietai užimti minimos kandidatūros p.p. Stanislavo Kognovickio, Vilniaus Priv. Prekybos Banko, tarybos pirmininko, žinomo, užsitarnavusio Vilniaus ūkio srities darbuotojo, o taipgi Romano Rucinskio dabartinio Vilniaus Krikšč. Pirklių Susivienijimo pirmininko. Kaip rodos rinkimuose, tur būt, laimės p. Kognovickis, kurio organizaciniai užsitarnavimai, o taip gi pažinimas ūkio reikalų istorinės Lietuvos žemių yra visiems plačiai žinomi ir aukštai vertinami.

Rūmų direktoriumi numatomas inž. p. Povilas Romockas, buv. susisiekimo ministeris. Nors p. Romockas vilniečiams arčiau ir nepažįstamas, vienok, kaip sako, šiai naujai vietai pilnai atatinka. Todel klausimas jog jis užims Rūmų direktoriaus vietą yra jau kaip ir išspręstas.

Smulkusis kreditas Vilniaus krašte

Pradedant nuo 1925 m. Vilniaus krašte žymiai kyla smulkaus kredito įstaigų plėtimasi. Tos įstaigos yra dvejopo charakterio: 1 — koperatyvinės ir 2—savivaldybinės. Lygiai kaip pirmos, taip ir antros turi tikslą aprūpinti kredito reikalingus smulkius ūkininkus, o taip gi pakelimui jų gerbuvio ir supratimo taupymo žvilgsniu, kuris karo i pokarinių nenormalių santikių laiku yra žlugęs.

Kalbant apie žemės ūkio koperatyvų kreditus tenka pažymėti kad jis centralizuojasi taupomose kasose t. v. Stefčika, kurių vilnijos krašte yra 84, sutraukusios apie save virš 40 tūkstančių narių, o per jas išduotų kreditų šuma, per pirmajį pusmetį p. m. siekia 8 milijonų zlotų.

Apart kasų Stefčika yra įstaigos kredituojančios žemės ūkius, taupomos-skolinamos kasos valščių ir apskričių savivaldybių. Pirmųjų Vilniaus krašte yra 14, antrųjų 6. Valščių kasos operuoja smulkesniu kreditu, gi apskričių savivaldybių kasos yra žymesnės reikšmės institucijomis, su platesne veikimo srite ir savo charakteriu labiau panašios į bankus. Savivaldybių kasos išdavė paskolų, už pirmą pusmetį p. m. sumoj virš 1 ½ milijono zlotų.

Nūnai Vilniaus miesto savivaldybė pradėjo organizuoti Miesto savivaldybės kasas, kurios savo tipu atatiks apskr. savivaldybių kasų pavizdžiui.

Redakcijos atsakymai

Skaitytojui iš Šiaulių. Už prisiųstas pastabas ačiu. Knygų lenkų kalboje apie Lietuvą yra daug kiekviename Vilniaus knygine. Naujausis veikalas yra Stepono Stažinskio — „Litwa".

Ponui K., Kaune. Visus paduotuosius tamstos adresus išnaudojome. Negavimas laikraščio yra galimas, nes kaip rodos, Lietuvos pačto įstaigos yra duotas įsakymas mūsą laikraštį ant sienos gaudyti, nežiūrint, kad jis teliečia tiktai ūkio klausimus.

Redakcijos ir Administracijos adresas: **Vilnius, ul. Lwowska 36.**

Redaktorius — Leidėjas: **Pranas Andrys.** Atspauzdinta spaustuvėj „ZORZA", Vilnius, Vilniaus g-vė 15.

Atspauzdinta spaustuvėj „ZORZA". Vilnius, Vilniaus g-vė 15.